



STANDPUNKTE 18 / 2011

GERECHT UND MIT SYSTEM

VORSCHLÄGE DER LINKEN FÜR EINEN SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN UMBAU JENSEITS DES WACHSTUMSZWANGS

Positionen der Partei DIE LINKE in der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität – Wege zu nachhaltigem Wirtschaften und gesellschaftlichen Fortschritt in der sozialen Marktwirtschaft» des Deutschen Bundestages. Am 17. Januar 2011 hat die Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität» des Deutschen Bundestages ihre Arbeit aufgenommen. Zweieinhalb Jahre werden sich die Mitglieder der Kommission (17 Abgeordnete sowie weitere 17 Sachverständige) mit der Wachstumsfrage beschäftigen. Für die Fraktion DIE LINKE sitzen **Ulla Lötzer** und **Sabine Leidig** sowie **Eva Bulling-Schröter** als Stellvertreterin in der Kommission. Als Sachverständige wurden **Prof. Ulrich Brand** (Universität Wien) und **PD Dr. Norbert Reuter** (ver.di) benannt. Im folgenden Standpunkt zu den Positionen der Partei DIE LINKE in der Enquete-Kommission sind wesentliche Dokumente der VertreterInnen der LINKEN in der Kommission nachzulesen: Nach einer Einleitung von Ulla Lötzer, der Obfrau für die Fraktion DIE LINKE in der Kommission, finden sich ein Gespräch mit Norbert Reuter und Ulrich Brand, eine Positionsbestimmung in zehn Thesen zur Wachstumsfrage von Norbert Reuter, die Rede von Eva Bulling-Schröter vom 1. Dezember 2010 zur Einsetzung der Enquete-Kommission, drei programmatische Texte von Ulla Lötzer, Sabine Leidig und Norbert Reuter sowie ein Interview mit Ulrich Brand.

ULLA LÖTZER

DIE LINKE IN DER ENQUETE-KOMMISSION «WACHSTUM, WOHLSTAND, LEBENSQUALITÄT» DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES

Wir hören täglich, dass Wachstum Arbeitsplätze schafft und Wohlstand sichert. Die Realität sieht jedoch anders aus. Trotz positiver Wachstumsraten steigt die Zahl der Menschen in Armut, ebenso wie die Arbeitslosigkeit und die prekäre Beschäftigung. Trotz positiver Wachstumsraten gelingt es uns nicht, die öffentliche Infrastruktur zu modernisieren und die Versorgung der Menschen mit sozialen Dienstleistungen zu verbessern. Trotz großer Effizienzgewinne betreiben wir immer noch Raubbau an einer Vielzahl natürlicher Ressourcen.

Jenseits des politischen Tagesgeschäftes werden sich 17 Abgeordnete und 17 Sachverständige zwei Jahre mit der Wachstumsfrage, der zentralen Zukunftsfrage beschäftigen. Für die Fraktion DIE LINKE sitzen Ulla Lötzer und Sabine Leidig sowie Eva Bulling-Schröter als Stellvertreterin in der Kommission. Als Sachverständige wurden Prof. Ulrich Brand (Universität Wien) und PD Dr. Norbert Reuter (ver.di) benannt. Auf den folgenden Seiten wollen wir Ihnen erste Analysen und Positionen vorstellen, die von uns in den ersten Monaten

der Enquete-Arbeit formuliert worden sind. Viele Fragen sind noch offen, viele Antworten sind erste Versuche. Eines ist aber jetzt schon klar: Wir werden in der Enquete-Kommission deutlich Fragen nach der Umverteilung von Reichtum und Arbeit, dem notwendigen sozial-ökologischen Umbau der Industrie und neuen wirtschaftsdemokratischen Beteiligungsformen stellen. Die soziale und die ökologische Frage dürfen programmatisch nicht als Widerspruch formuliert werden. Die unterschiedlichen Lösungswege müssen sich wechselseitig begründen.

Denn wir haben es vor der Krise gesehen und sehen es immer noch: Hohe Wachstumsraten haben in der Vergangenheit vor allem das Wachstum der Gewinn- und Kapitaleinkommen befeuert, während gleichzeitig die Lohnquote sinkt. Selbst in Wachstumsperioden findet keine Umverteilung zu Gunsten der ärmeren Bevölkerungsschichten mehr statt, im Gegenteil: Allein seit 1998 ist die Armutsquote von zwölf auf 18 Prozent gestiegen.

Wir erleben also die ungebrochene Fortsetzung einer an kurzfristigen Renditen orientierten Wachstumspolitik, die nach wie vor mit der zunehmenden Polarisierung von Arm und Reich einhergeht. Die Bundesregierung feiert zwar den Rückgang der Arbeitslosigkeit, aber der Preis ist die Zunahme prekärer Beschäftigung. Trotz des Wachstums wächst die Krise der sozialen Sicherungssysteme, gelingt es nicht die öffentliche Infrastruktur zu modernisieren und die Versorgung der Menschen mit sozialen Dienstleistungen zu verbessern. Auch international hat das von den Finanzmärkten getriebene Wachstum zu einer Verschärfung der globalen Ungleichgewichte geführt, nicht zu deren Beseitigung. Der Club of Rome hat schon 1972 zum ersten Mal die ökologischen Grenzen des Wachstums festgestellt. Die ökologische Krise hat sich seitdem verschärft und zwingt uns jetzt dazu, nicht nur neue Indikatoren zu entwickeln. Wir haben bereits hunderte von Studien und Modellen, die den Zusammenhang zwischen Wachstum und Ressourcenverbrauch und zwischen Wachstum und Emissionen belegen. Jetzt gilt es daraus Schlussfolgerungen zu ziehen. Die begrenzte Verfügbarkeit von Rohstoffen und Energie setzt unserer Wirtschaftsweise Grenzen, insbesondere in den Industrieländern. Der Wissenschaftler Kenneth Boulding hat das wie folgt zusammengefasst: «Jeder, der glaubt, dass exponentielles Wachstum auf einem begrenzten Planeten unendlich weitergehen kann, ist entweder ein Verrückter oder ein Ökonom».

Doch so trivial wie es auch klingt, es ist offensichtlich, dass Wirtschaft und Bundesregierung nicht konsequent den Weg der Ressourceneinsparung und der ökologischen Nachhaltigkeit gehen. Sie führen eher einen Verteilungskrieg um knapper werdende Ressourcen. Neben der Klimakrise sind rasant steigende Rohstoffpreise und wachsende Spekulation auf Rohstoffe die Folge. Dazu gehören nicht nur die Industrie Grundstoffe Öl, Kupfer oder Seltene Erden, sondern auch

Nahrungsmittel wie Weizen und Mais. In Entwicklungsländern wächst in Folge dieses Wachstums die Gefahr von Hungerrevolten.

Deshalb wird es eine wichtige Aufgabe der Enquete-Kommission sein, den Stellenwert von Wachstum in Wirtschaft und Gesellschaft kritisch zu beleuchten und Schlussfolgerungen für eine soziale und ökologische Politik der Nachhaltigkeit zu ziehen. Dazu gehört die Entwicklung eines handhabbaren Indikatorensystems. Das reicht aber nicht aus. Der Umgang mit der Natur wird von den gesellschaftlichen Verhältnissen geprägt – er ist im Kern eine soziale Frage. Es geht deshalb darum, wie wir zukünftig leben und arbeiten wollen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Frage der absoluten Einsparung von Ressourcen und Energie. Erste Aufgabe ist es hier, den lange proklamierten sozial-ökologischen Umbau der industriellen Fertigung auf den Weg zu bringen und es geht zudem um Bedingungen für globale Ressourcen- und Klimagerechtigkeit.

Damit sind wir aber auch bei einem neuen Verständnis politischer Beteiligung: Wir brauchen hier nicht das hundertste Bekenntnis zur sozialen Marktwirtschaft, sondern die Zureckgewinnung des Primats der Politik und der Demokratie gegenüber der Wirtschaft.

Das heißt für uns: neue Partizipationsmöglichkeiten von Beschäftigten in den betroffenen Betrieben, neue Partizipationsmöglichkeiten von BürgerInnen, Gewerkschaften und von Umwelt- und Sozialverbänden nicht nur bei Großprojekten, sondern auch bei Entscheidungen darüber, was und wie in unserer Gesellschaft produziert wird, welche Dienstleistungen wie angeboten werden!

Ulla Lötzer, MdB DIE LINKE, Mitglied der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität».

AM WACHSTUM SCHEIDEN SICH DIE GEISTER – UND DIE INTERESSEN

EIN GESPRÄCH MIT NORBERT REUTER UND ULRICH BRAND

PROFESSOR BRAND, Sie lehren Internationale Politik an der Universität Wien und sind Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von Attac Deutschland. Was hat Sie motiviert als Sachverständiger in dieser Enquete-Kommission mitzuarbeiten?

ULRICH BRAND: Der Auftrag der Enquete-Kommission, nämlich die Rolle von Wirtschaftswachstum als unhinterfragtem Dogma und dem Bruttoinlandsprodukt als hauptsächlichem Indikator zu untersuchen und Alternativen anzudenken, scheint mir in der aktuellen multiplen Krise sehr wichtig. In eigenen Forschungen zur sozial-ökologischen Krise und notwendigen tiefgreifenden Veränderungen habe ich diese eingeschränkte Sicht ja immer wieder kritisiert. Dieses Wissen nun in die Enquete-Kommission einzubringen und gleichzeitig zu lernen, finde ich sehr reizvoll.

DR. REUTER, Sie arbeiten als Volkswirt im Bereich Wirtschaftspolitik bei der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und haben ein Buch geschrieben mit dem Titel «Wachstumseuphorie und Verteilungsrealität». Wachstum schafft Arbeitsplätze

und sichert Wohlstand, heißt es nicht nur in den Wirtschaftswissenschaften, sondern auch in den Zeitungen. Wie kann man als Gewerkschafter dennoch das Wachstum kritisieren?

NORBERT REUTER: Mit dem Begriff Wachstumseuphorie kritisiere ich die Haltung, man müsse die Wirtschaft nur genügend deregulieren, um auf einen natürlichen hohen Wachstumspfad zurückzukehren. Angesichts der globalen Umweltkrise muss es heute jedoch um die Ausrichtung der Wirtschaft auf eine qualitative Entwicklung gehen. In den Bereichen Bildung, Pflege und Gesundheit muss zum Beispiel deutlich mehr getan werden, um den Zukunftsanforderungen gerecht zu werden. Deshalb brauchen wir auch Indikatoren, die derartige qualitative Veränderungen abbilden.

Viele kritische Stimmen wollen die ökologische Frage lösen, indem sie den Naturverbrauch stärker besteuern. Umwelt soll ihren Preis bekommen. Das trifft aber vor allem die einkommensschwachen Schichten und nicht die Reichen. Wie kommt man aus dieser Falle raus?

NORBERT REUTER: Eine stärkere Besteuerung des Naturverbrauchs reicht nicht aus, um die ökologischen Probleme zu lösen. Unter anderem müssen im Zuge einer umfassenden Steuerreform einkommensschwache Schichten ent- und hohe Einkommen, Gewinne und Vermögen stärker belastet werden. Daraus resultierende höhere Einnahmen sollte der Staat für Investitionen in den ökologischen Umbau und den Ausbau der öffentlichen Daseinsvorsorge verwenden. So würde der Strukturwandel in Richtung einer Dienstleistungsgesellschaft vorangetrieben, die sich durch einen sinkenden Naturverbrauch auszeichnet.

SPD und Grüne setzen auf einen Green New Deal. Sie wollen ein sogenanntes grünes Wachstum, die Förderung und den Export umweltfreundlicher Technologien. Lassen sich damit wirklich alle globalen Umweltprobleme lösen und gleichzeitig Industriearbeitsplätze in Deutschland sichern?

ULRICH BRAND: Der Green New Deal wird aus meiner Sicht keine Probleme lösen, da er Fragen gesellschaftlicher und vor allem ökonomischer Macht nicht thematisiert. Die Grundidee besteht darin, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit ProduzentInnen und KonsumentInnen sich anders verhalten. Doch ein ökologischer Kapitalismus, der auf das Profitprinzip als Triebkraft für einen sozial-ökologischen Umbau setzt, hat den Kern des Problems, nämlich die kapitalistische Produktions- und Lebensweise, die ja bis in die Bedürfnisstrukturen der Menschen reicht, nicht erkannt.

Welches ist für Sie beide die dringendste Frage, auf die Sie sich von der Enquete-Kommission eine Antwort erwarten?

NORBERT REUTER: Trotz in der Regel positiver, wenn auch in der Tendenz abnehmender Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts hat die öffentliche und private Armut in Deutschland wie in vielen anderen Ländern zugenommen und sich die Spaltung der Gesellschaft vertieft. Wie kann die künftige wirtschaftliche Entwicklung demokratisch gestaltet und organisiert werden, damit die gesamte Bevölkerung eine Verbesserung der Lebensumstände erfährt, auch wenn das BIP-Wachstum weiter abnimmt oder sogar ganz ausbleibt?

ULRICH BRAND: Es geht um tragfähige Vorschläge, wie eine Konversion jener Strukturen – industrieller Art, aber auch im Landwirtschafts- und Dienstleistungsbereich – erreicht werden kann, dass die gesellschaftlichen Bedürfnisse von Ernährung und Wohnen, Mobilität, Kommunikation und anderes auf innergesellschaftlich und international produktive, gerechte und ökologisch nachhaltige Art befriedigt werden – und welche Rolle staatliche Politik und andere Akteure dabei spielen. Die unmittelbaren Interessen der Lohnabhängigen gilt es zu berücksichtigen. Dafür benötigen wir konkrete Projekte und einen umfassenden Horizont einer neuen Lebensweise.

Quelle: www.linksfraktion.de vom 16. Januar 2011.

NORBERT REUTER

DIE WACHSTUMSFRAGE – EINE POSITIONSBESTIMMUNG IN ZEHN THESEN

1. Die immer noch vorherrschende Orientierung auf ein rein quantitatives BIP-Wachstums («Wachstum als Ziel und Selbstzweck») muss überwunden werden. Notwendig ist eine qualitative Entwicklung in dessen Rahmen Wachstum als ein Mittel verstanden wird, den Wohlstand zu steigern und den sozialen, arbeitsmarktpolitischen und ökologischen Anforderungen gerecht zu werden.

2. Die vorherrschende politische Orientierung auf grundsätzliche Deregulierung, Flexibilisierung und Privatisierung (schlanker Staat) der Wirtschaft um (ein höheres) Wachstum zu generieren, muss überwunden werden. Die Vergangenheit hat zur Genüge gezeigt, dass eine solche Ausrichtung der Wirtschafts- und Finanzpolitik den sozialen und ökologischen Anforderungen an eine qualitative und wohlstandsrelevante Entwicklung nicht gerecht wird. Soziale und ökologische Probleme wurden hierdurch weiter verschärft.

3. Da in den fortgeschrittenen Ländern ein dekadentübergreifender Trend abnehmender Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) vorherrscht, stellt sich nicht nur die Frage nach den Ursachen dieser Entwicklung, sondern auch die nach grundsätzlichen Chancen und Möglichkeiten zukünftigen BIP-Wachstums in Ländern mit bereits hohem Pro-Kopf-Einkommen.

4. Auch zukünftig ist von niedrigem, langfristig sogar ausbleibendem realen BIP-Wachstum auszugehen. Hierfür lassen sich eine Reihe von Gründen anführen (relative Grenzen privatwirtschaftlicher Nachfrage, Übergang von der Industrie- in

die Dienstleistungsgesellschaft, demographische Entwicklung, Verteilungsprobleme etc.).

5. Niedrige Wachstumsraten korrespondieren mit niedrigeren realwirtschaftlichen Renditen, so dass verstärkt die Frage der Steuerung marktwirtschaftlicher Systeme in den Blick genommen werden muss. J. M. Keynes war bereits in den 1930er Jahren vom langfristigen «Tod des Rentiers» ausgegangen und hatte deshalb eine langfristig größere Rolle des Staates in der Wirtschaft für unumgänglich gehalten.

6. Ein wesentliches Element qualitativer Entwicklung muss zukünftig neben der Forcierung des ökologischen Umbaus die massive Förderung und Ausweitung des Dienstleistungsangebots sein, darunter vor allem öffentliche Dienstleistungen (Daseinsvorsorge vor allem mit Blick auf Erziehung, Bildung, Gesundheit, Pflege). Eine solche Ausrichtung der wirtschaftlichen Entwicklung würde die Erfordernisse des Arbeitsmarktes mit den ökologischen und sozialen Anforderungen verbinden und langfristig gleichzeitig einen Beitrag zur Entkopplung von BIP-Wachstum und Wohlstand leisten.

7. Wohlstand ist weit mehr, als durch Einkommen und BIP-Wachstum erfasst werden kann. So führt etwa eine Steigerung der individuellen Arbeitszeit c.p. zwar zu einem steigenden Einkommen und gesamtwirtschaftlich zu einem steigenden BIP, reduziert aber den Zeitwohlstand der Beschäftigten.

8. Arbeitszeitverkürzung darf nicht nur als ein Instrument betrachtet werden, um bei vorhandener Arbeitslosigkeit zu einer besseren Verteilung der Arbeit zu kommen und so die

Beschäftigung zu steigern. Sie muss auch als ein grundsätzliches Mittel zur Wohlstandssteigerung begriffen werden.

9. Insofern bedarf es als Ergänzung zum rein quantitativen Maßstab «Bruttoinlandsprodukt» qualitativer Bewertungsmaßstäbe, die eine Beurteilung der Qualität und der Richtung der Entwicklung ermöglichen (Lebenszufriedenheit, ökologische Auswirkungen, verteilungspolitische Folgen etc.).

10. Qualitative Indikatoren machen aber nur dann Sinn, wenn Instrumente bereitstehen bzw. bereitgestellt werden und die

Politik zudem bereit ist, diese zu nutzen, um die wirtschaftlichen Strukturen im Sinne einer qualitativen Entwicklung zu verändern.

Norbert Reuter, Wirtschaftsexperte im Bereich Wirtschaftspolitik beim ver.di-Bundesvorstand, Berlin und Privatdozent für Volkswirtschaftslehre, Sachverständiges Mitglied der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität».

EVA BULLING-SCHRÖTER

KAPITALISTISCHE WIRTSCHAFT IN DEN GRENZEN DES UMWELTRAUMS?

REDE ZUR EINSETZUNG DER ENQUETE-KOMMISSION VOM 1. DEZEMBER 2010

In jedem Jahr wird verkündet, zu welchem Zeitpunkt keine erneuerbaren Rohstoffe mehr zur Verfügung stehen, weil die Menge, die ein Planet in jedem Jahr zur Verfügung stellen kann, bereits verbraucht worden ist. Das entsprechende Datum wird vom Global Footprint Network ermittelt. In diesem Jahr treiben wir schon seit dem 21. August Raubbau an der Erde.

Aus diesem Grund unterstützt auch DIE LINKE ausdrücklich die Einsetzung einer Enquete-Kommission zum Thema Wachstum. Die Nachhaltigkeits- und Wachstumsdebatte ist im Kern ökologisch, denn es geht um die Grenzen unseres Umweltraumes. Diese Grenzen werden permanent überschritten, sei es durch die Belastung mit Treibhausgasen oder den Verbrauch von nicht erneuerbaren Ressourcen. Deshalb ist es eine zentrale Frage, ob es qualitatives Wachstum, also Wachstum ohne zusätzlichen Ressourcenverbrauch, tatsächlich dauerhaft geben kann oder ob dies nur eine gefährliche Illusion ist.

Ich sage Ihnen: Ich tendiere eher zu Letzterem. Denn ich glaube, es ist notwendig, den Verbrauch von Ressourcen auf 20 Prozent des heutigen Verbrauchs zu reduzieren.

Ich glaube deshalb nicht, dass wir den Problemen gerecht werden, wenn wir uns in erster Linie um einen neuen Wohlstandsindikator oder um eine neue Unternehmenskultur kümmern. Ich befürchte, dass uns solche Debatten nutzlos Zeit kosten werden. Zeit, die uns fehlen wird, um an den wirklichen ökologischen, sozialen und ökonomischen Herausforderungen bei diesem Problem zu arbeiten.

Wenn wir zu dem Ergebnis kommen, dass das Modell einer Wachstumsgesellschaft, die global auch in diesem Land ohnehin Wohlstand nur für wenige bringt, dafür aber Armut und Abhängigkeit für viele, aus ökologischen Gründen am Ende ist, dann stellen sich jede Menge unbequemer Fragen, nicht nur an Systemgläubige, sondern auch an Grüne, Linke oder Gewerkschaften: Ist der Kapitalismus überhaupt in der Lage, auf Wachstum zu verzichten, oder braucht er das

Wachstum? Ist der Drang nach Profitmaximierung nicht der Motor und Schmierstoff des Wachstums? Wie drosselt man einen solchen Motor? Sollten wir ihn drosseln können und wollen? Wie wären die sozialen Auswirkungen zu stemmen? Schließlich wären gravierende Strukturbrüche zu erwarten. Diese Strukturbrüche erfordern eine mutige Politik der Verteilung von oben nach unten, höchstwahrscheinlich in einem Ausmaß, das wir uns heute gar nicht vorstellen können. Einen zarten Vorgeschmack auf das Ausmaß der Strukturbrüche bekommt man beim Thema energetische Gebäudesanierung. Sie ist ökologisch unverzichtbar, aber zunächst ziemlich teuer. Die Bundesregierung will die Kosten für die energetische Gebäudesanierung auf die Menschen abwälzen, sodass Warmmieten unter Umständen drastisch steigen könnten; aber das wollen die Leute natürlich nicht. Das ist übrigens ein Grund, warum der Entwurf eines Klimaschutzgesetzes in Berlin gerade gescheitert ist.

Zudem steht die Frage im Raum, wie sich Beschäftigung künftig organisieren lässt, wenn die Produktivität steigt, das Wachstum aber ausbleibt. Das geht wahrscheinlich nur über eine drastische Umverteilung von Arbeit und Einkommen, und zwar in einer Dimension, die dieses profitorientierte Gesellschaftssystem eindeutig überfordern wird.

Es gibt also genügend Fragen. Aus diesem Grund haben wir einen Antrag eingebracht. Wir fanden eigentlich auch den ursprünglichen Antrag von SPD und Grünen gut, aber wir finden es schade, dass Sie nicht den Mut hatten, mit uns gemeinsam einen Antrag einzubringen. Wieder einmal haben Sie von SPD und Grünen sich mit CDU/CSU und FDP quasi zu einer Großen Koalition zusammengetan. Das tut uns leid. Das wird eine spannende Debatte. Es gibt viel zu streiten. Packen wir es an!

Eva Bulling-Schröter, MdB DIE LINKE, stellvertr. Mitglied der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität».

ULLA LÖTZER

UMBAUPERSPEKTIVEN I: GRÜNE INDUSTRIE – DER KERN DES ÖKOLOGISCHEN UMBaus

Die einseitige Ausrichtung der deutschen Wirtschaft auf die Strategie des Exportweltmeisters, an die sich die Bundesregierung und die Wirtschaftseliten festklammern, ist ein wesentlicher strategischer Hemmschuh – nicht zuletzt für die Gewerkschaften dieser Branche – um für einen notwendigen sozial-ökologischen und binnenmarktorientierten Umbau unserer Industriegesellschaft zu streiten. Denn die zentralen Industriesektoren, die den Kern dieses Exportmodells bilden, die Automobil- und Zulieferindustrie, der Maschinenbau sowie die Chemie- und Elektroindustrie, müssten auch im Zentrum eines ökologischen Umbaus stehen. Sie sind gekennzeichnet durch eine Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten und transnationale Konzernstrukturen, bilden aber auch die Wertschöpfungsbasis unserer Gesellschaft. Dort werden entscheidende Forschungsleistungen erbracht, aus ihren Produktivitätszuwächsen wird ein großer Teil der sozialen Wohlfahrt finanziert. Deshalb kann man weder einzelne Standorte und schon gar nicht die industrielle Basis einfach sterben lassen. Am Umbau kommt man nicht vorbei und der gelingt nur, wenn man die Beschäftigten nicht auf die Straße setzt, sondern einbezieht.

Auch die Bundestagsfraktion und die Partei DIE LINKE stehen in dieser Frage noch am Beginn einer Debatte. In den bisherigen wirtschaftspolitischen Kernforderungen der Linken nach Umverteilung, Guter Arbeit (Mindestlohn, Regulierung der Leiharbeit ...) und einem Zukunftsinvestitionsprogramm war von einem Umbau der Industrie bisher nur am Rande die Rede: Die reguläre Beschäftigung und deren Standards sollen gesichert, öffentliche Dienstleistungen sollen ausgebaut werden, staatliche Investitionen sollen die Nachfrage nach Umweltgütern wie Schienenfahrzeugen, Blockheizkraftwerken oder anderen stimulieren. Unter dem Stichwort Demokratisierung der Wirtschaft soll die Mitbestimmung auf einzelbetrieblicher Ebene gestärkt und vor allem die überbetriebliche Mitbestimmung unter Einbeziehung von Gewerkschaften, ökologischen Akteuren und anderen Stakeholdern in Form von Wirtschaftsräten eingeführt werden. Unsere wichtigste These ist: Über diese «klassische» Politik der Beschäftigungssicherung, kombiniert mit einer Ausweitung der öffentlichen Nachfrage, muss DIE LINKE hinausgehen, wenn sie gegenüber Konzepten wie dem Green New Deal gewinnen will.

Ein linkes industriepolitisches Konzept muss erstens Fragen nach dem Ausmaß und den Ursachen der Krise der industriellen Wertschöpfung stellen. Dazu muss die lange Tradition der Weltmarktorientierung der deutschen Industrieunternehmen hinterfragt werden und es ist gleichzeitig nachzuzeichnen wie in den letzten Jahrzehnten weltweit nicht nur Finanzmärkte, sondern auch die Gütermärkte liberalisiert wurden. Des Weiteren setzte spätestens seit Mitte der 1990er Jahre ein industrieller Aufholprozess der Schwellenländer, allen voran Chinas ein. Das hat die Konkurrenz auf den Weltmärkten verschärft und führt zu strukturellen Machtverschiebungen zwischen USA, EU und den Schwellenländern. Von den Ansprüchen der Entwicklungsländer auf eigenständige Entwicklung ist dabei noch keine Rede. Die Auseinandersetzung um begrenzte Ressourcen wird ebenfalls verschärft und damit auch die

Gefahr der Eskalation bis hin zu kriegerischen Auseinandersetzungen um Rohstoffe. Die Krise ist die Krise einer jahrzehntelangen Wirtschaftspolitik, die zur Marginalisierung von Ländern und Menschen geführt hat. Ein industrieller Umbau kann nur im Zusammenhang mit verstärkter Binnenmarktorientierung auch der Industrie, weltweiter Regionalisierung und einem fairen Welthandel entwickelt werden.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise kann zweitens nicht losgelöst von den Energie- und Klimaproblemen gelöst werden. Der Rohstoff- und Energieverbrauch sowie die CO₂-Belastung dieser Industrien und ihrer Produkte sind hoch, die Umweltschäden eskalieren an lokalen Produktionsstätten in den Industrieländern und nicht zuletzt auch in den rohstoffreichen Ländern Afrikas. An neuralgischen Punkten wie z. B. der Automobilproduktion, aber auch der Nutzung der Braunkohle radikalisiert sich der Dauerkonflikt um die industrielle Entwicklung zwischen Umweltbewegungen, Gewerkschaften und Beschäftigten. Die industrielle Entwicklung der Schwellenländer setzt darüber hinaus die ökologischen Grenzen eines unkontrollierten industriellen Wachstums verstärkt auf die Tagesordnung und verändert die globalen Wirtschaftsbeziehungen wie z. B. das neue Engagement von China in Afrika im Wettlauf um knappe Rohstoffe zeigt. Daraus folgt zunächst, dass ein industriepolitisches Konzept nur im Rahmen eines Nachhaltigkeitskonzepts entwickelt werden kann und gleichzeitig globale Verflechtungen einbeziehen muss. Zum dritten schießen aktuell unterschiedliche Konzepte eines sog. Green New Deal oder einer ökologischen Industriepolitik aus dem Boden, die nicht nur bei SPD und Grünen, sondern auch bei der UNO und anderen Akteuren eine gewisse Popularität im globalisierungskritischen Diskurs und bei sozialen Bewegungen erreicht haben. Der Tenor dieser Konzepte ist aber immer der gleiche: Es geht darum, marktförmige Lösungen zu suchen und ökologische Wachstumsfelder zu erschließen, d. h. nichts anderes als durch den Export von Umweltgütern – allen voran dem Allheilmittel Elektroauto – im globalen Wettbewerb die Nase vorn zu haben. Wir fordern stattdessen, dass der binnenmarktorientierte, sozial-ökologische Umbau der Industrie in Deutschland Priorität haben muss.

Viertens stehen wir vor der Herausforderung, hier und jetzt konkrete Vorschläge für den Umbau einzelner Branchen und Betriebe auszuarbeiten. Denn wie Hans-Jürgen Urban richtig am Beispiel der Automobilindustrie schreibt: «Industrieller Niedergang oder industriepolitischer Umbau – das sind die beiden Szenarien für die Automobilindustrie. Zukunftsweisend ist dabei nur eine integrierte sozial-ökologische Konversionspolitik. Diese muss den Arbeitsplatz-, Einkommens- und Arbeitsinteressen der Beschäftigten, den Mobilitätsansprüchen einer flexiblen Gesellschaft sowie den Nachhaltigkeitskriterien des natürlichen Gleichgewichts gleichzeitig gerecht werden, ohne sich in Zielkonflikten zu verfangen. Dabei muss der Rückbau von Überkapazitäten politisch gesteuert und mit einer ökologischen Erneuerung von Produkten und Produktionsverfahren sowie der Sicherung von sozial regulierter Beschäftigung verbunden werden.» Das kann sicher nicht am grünen Tisch einer Bundestagsfraktion erfolgen, sondern in

Diskussion mit interessierten Umweltverbänden, Gewerkschaften, Betriebsräten, Ingenieuren und anderen Experten. Erste Referenzprojekte wie die VW-Lichtblick-Kooperation liegen vor.

Fünftens ist die aktuelle Krise auch charakteristisch für die Strukturkrise des Kapitalismus, in der allein für den Profit, auf die Spitze getrieben durch die shareholder-value Orientierung, produziert wird. Deshalb, und hier liegt ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den Konzepten eines Green New Deal, muss für DIE LINKE Konversion Hand in Hand gehen mit einer Demokratisierung der Wirtschaft. Es geht um ein neues wirtschaftsdemokratisches Regime, in dem die Beschäftigten, die Zivilgesellschaft und die Parlamente weit stärker in wirtschaftliche Prozesse eingreifen und diese gestalten als bisher. Ein solches Konzept muss Elemente keynesianischer Nachfragesteuerung – im wesentlichen öffentliche Investitionen – sowie auch eine sozial-regulative Ordnungspolitik aufgreifen und diese um Mitbestimmungsrechte und wirtschaftsdemokratische Steuerungsinstitutionen erweitern.

Der notwendige Strukturwandel steht deshalb vor einer dreifachen Aufgabe: in einzelnen Branchen wie der Automobilindustrie den Rückbau von Überkapazitäten zu organisieren, in allen Branchen die Produktionsverfahren ökologisch umzubauen und neue innovative und ökologische Produktionsfelder zu erschließen. Dieser Prozess muss politisch gesteuert, wirtschaftsdemokratisch gestaltet, sowie mit der Sicherung von sozial regulierter Beschäftigung verbunden werden.

DIE LINKE hat dazu ein umfassendes Zukunftsprogramm zur Stärkung der Binnennachfrage entwickelt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/470). Der erste Teil dieses Programms zielt vor allem auf den Ausbau der sozialen Daseinsvorsorge, des Bildungswesens und des öffentlichen Dienstes sowie auf eine Stärkung öffentlicher Zukunftsinvestitionen.

Wichtig für den industriellen Umbau ist aber vor allem der zweite Bereich des linken Zukunftsprogramms: Eine gezielte und auf Dauer steigende staatliche Nachfrage in Form von ökologischen Infrastrukturprogrammen und einer ökologischen Vergabepolitik stärkt den Umstieg auf Umweltgüter, eine umweltfreundliche Energieerzeugung und die Nachfrage nach modernen und umweltschonenden Verkehrsträgern wie Straßenbahnen. Stärkt der Staat vom Bund bis zu den Gemeinden seine Nachfrage nach ökologischen Produkten, entwickelt er auch den Druck zu veränderten Produkten in der Industrie. In der bereits erwähnten Studie «Wege aus der Wachstumsfalle» wurde dazu ein Maßnahmenbündel zur Investitionsförderung mitsamt Umsetzungsphasen entwickelt. Demnach hat sich in den Leitmärkten der Umwelttechnik die Beschäftigung zwischen 2005 und 2007 bereits um 15 Prozent erhöht; hier liegt das Potential um Ersatzarbeitsplätze für Beschäftigte z. B. in der Automobilindustrie zu schaffen. Aber auch diese klassische Form der Nachfragesteuerung durch die öffentliche Hand reicht nicht aus, um den sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft und damit auch den notwendigen Umbau der industriellen Produktionsweise anzugehen. Wesentliche Aufgabe und auch programmatisches Neuland für DIE LINKE sind deshalb konkrete Konzepte für die Konversion von Industriebranchen und eine aktive sozial-ökologische Industriepolitik, die Investitionen direkt in ökologisch wegweisende Bereiche lenkt und die betroffenen Arbeitnehmer, die Gewerkschaften und Umweltverbände in die Richtungsentscheidungen einbindet.

Zentraler Bestandteil des Linken Zukunftsprogramms ist deshalb ein Zukunftsfonds für Industrieinnovationen und Beschäftigungssicherung. Vorrangiges Ziel des Fonds ist es, staatliche Unternehmensfinanzierung an staatliche Beteiligungen zu koppeln. Der linke Zukunftsfonds knüpft die Gewährung von öffentlichen Geldern an klare Bedingungen zur Beschäftigungssicherung. Hilfen sind nur als öffentliche und/oder Belegschaftsbeteiligungen mit Einfluss auf die Geschäftspolitik zu gewähren. Sie sind mit weitgehenden Mitbestimmungsrechten von Betriebsräten und Gewerkschaften zu verbinden.

Staatliche Gelder sollen direkt und demokratisch kontrolliert in Zukunftsbereiche gelenkt, Innovationen und Entwicklungen auf Branchenebene angestoßen werden, die bisher aus Profitinteressen und einzelwirtschaftlicher Konkurrenz unterblieben sind. Ein Teil des Fonds wird für die Länder und Kommunen bereitgestellt.

Wer aber sollen die Träger eines sozial-ökologischen Umbaus sein. Profitgetriebene Unternehmen sicherlich nicht: Das shareholder-value-Prinzip steht der ökologischen Innovationsfähigkeit klar entgegen. Die Investitionen deutscher Unternehmen sind auf einen Tiefpunkt gesunken. Der Weltmarktführer in Maschinenbau und Technologie leistet sich einen völlig veralteten Produktionsapparat, weil sich die Kurzfristigkeit des Handelns auch in der Realwirtschaft durchgesetzt hat.

Deshalb gehen wir davon aus, dass die Energiewende nur mit der Entmachtung der großen vier Konzerne und einer Rekommunalisierung der Energieerzeugung erreicht werden kann. Aber auch der Umbau der gesamten Industrie zu einer ressourcen- und energiearmen Produktionsweise kann nur gegen die Profitinteressen der Aktionäre durchgesetzt werden. Eine Konversion der Industrie, die mehr umfasst, als den Ottomotor durch den Elektromotor zu ersetzen, ist ohne eine Demokratisierung der Wirtschaft nicht denkbar. Es geht um ein neues wirtschaftsdemokratisches Regime, in dem die Beschäftigten, die Zivilgesellschaft und die Parlamente weit stärker in wirtschaftliche Prozesse eingreifen und diese direkter mitgestalten als bisher.

Die Beschäftigten und Ingenieure, aber auch die Akteure der Zivilgesellschaft wie Gewerkschaften, Umweltverbände und Sozialverbände brauchen Mitbestimmungsrechte in wirtschaftlichen Fragen. Die BürgerInnen selbst sollen direkt beteiligt werden z. B. im Rahmen von Bürgerhaushalten und bei demokratischen Planfeststellungsverfahren. Demokratie muss dabei aber auch über die betriebliche und kommunale Ebene hinausgehen. Komplette Branchen wie aktuell die Energieversorgung müssen umgebaut werden, industriell geprägte Regionen brauchen eine neue Perspektive. Kurz: Wir brauchen auf allen Ebenen Gremien, in denen der Umbau der Industriegesellschaft unter Mitwirkung von breiten gesellschaftlichen Gruppierungen gestaltet wird. Nur wenn die Beschäftigten der Industriebranchen und damit die vielen Betriebsräte und Ingenieure motiviert werden, nur wenn die Akteure der Zivilgesellschaft in Umweltverbänden und sozialen Bewegungen in ein großes Umbauprogramm einbezogen werden können, ist der New Deal zu schaffen.

NORBERT REUTER

UMBAU PERSPEKTIVEN II: SOZIALE DIENSTLEISTUNGEN – BEDARFSGERECHT AUSBAUEN UND GUT BEZAHLEN

Ohne ausreichende Masseneinkommen kann sich auch bei vorhandenen großen Bedarfen und einem entsprechenden Angebot keine ausreichende Nachfrage nach Dienstleistungen entfalten. Für Fourastié ergab sich die Kaufkraft quasi naturwüchsig aus dem Rückgang der Preise von Produkten des primären und des sekundären Sektors als Folge des sich dort vollziehenden hohen Produktivitätsfortschritts. Mit dem Sinken der Preise in diesen Sektoren würde so automatisch Kaufkraft für die Nachfrage nach tertiären Leistungen frei. Dabei übersah er aber die möglichen und tatsächlich auch eintretenden Verteilungsprobleme. Es gibt nämlich keinen Mechanismus der dafür sorgt, dass Produktivitäts- und Wachstumsgewinne automatisch bei den Beschäftigten ankommen. Gerade die Entwicklung in Deutschland in der letzten Dekade zeigt, dass vom wirtschaftlichen Wachstum ausschließlich die Gewinn- und Vermögenseinkommensempfänger profitiert haben. Die realen Masseneinkommen stagnieren seit vielen Jahren. Parallel weitete sich der Niedriglohnsektor aus. Nach der jüngsten Wirtschafts- und Finanzkrise scheint sich diese Tendenz ungebrochen fortzusetzen. Obwohl gerade mehr und vor allem qualitativ hochwertige, professionelle Dienstleistungen mit Blick auf die gesellschaftlich wichtigen Zukunftserfordernisse Erziehung, Bildung, Pflege, Gesundheit notwendig wären, verläuft ihre Entwicklung über den Markt völlig unzureichend. Dies liegt weniger an den relativ hohen Dienstleistungspreisen – bekannt als «Baumolsche Kostenkrankheit»¹ – als vielmehr an den unzureichenden Masseneinkommen, die zu niedrig sind, um die notwendigen Dienste kaufen zu können. Durch das Vordringen von Niedriglöhnen, nicht zuletzt auch im Dienstleistungsbereich, wird eine über den Markt laufende Dienstleistungsexpansion stark behindert. Es ergibt sich eine paradoxe Selbstbehinderung des Dienstleistungssektors durch Niedriglöhne. Hieran zeigt sich die verfehlte Strukturpolitik. Der Teufelskreis aus niedrigen Einkommen, einem aus der Not geborenen Dienstleistungsangebot und einer weiteren Ausdehnung unprofessioneller Abfertigung beim Dienstleistungsbedarf zu Niedrigqualitäten und Niedriglöhnen widerspricht allen Merkmalen einer wirklichen «Sozialen Marktwirtschaft» (Zinn 1992).

An dieser Entwicklung trägt die Politik die Hauptschuld. Durch die Arbeitsmarktreformen im Zuge der Umsetzung der Hartz-Gesetze wurde ein enormer Druck auf das Lohnniveau ausgeübt. Leidtragende sind besonders die Beschäftigten im Dienstleistungssektor. Arbeitslose sollten buchstäblich um jeden Preis in einen Job gebracht werden. Dazu wurden Zumutbarkeitsregelungen faktisch außer Kraft gesetzt, Leiharbeit entgrenzt und Billigjobs gefördert. Insofern liegt es auch in der Verantwortung der Politik, durch eine Rücknahme dieser Maßnahmen dazu beizutragen, dass die Abkoppelung der Masseneinkommen von der allgemeinen Steigerung des Wohlstands ein Ende hat.

Der Staat muss seine zentrale Führungsaufgabe wahrnehmen, um den Weg in die Dienstleistungsgesellschaft über

die «high road» sicherzustellen. Indirekt durch die Schaffung von dienstleistungsfördernden Rahmenbedingungen (Bosch 2005, 73). Hierzu gehören Maßnahmen zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Förderung von Qualität und Professionalisierung von Dienstleistungen (etwa durch neue Ausbildungsberufe mit möglichst europaweit anerkannten öffentlich-rechtlichen Abschlüssen)² bis hin zur Unterstützung von Forschung und Entwicklung im industriellen Bereich etwa hinsichtlich einer effizienteren und ökologischeren Produktion.

Wie die skandinavischen Länder zeigen, muss der Staat aber auch einen direkten Einfluss auf den Ausbau des Dienstleistungssektors nehmen. Wirtschafts- und finanzpolitische Maßnahmen müssten diesem Beispiel folgend auf eine Expansion der Beschäftigung im öffentlichen Sektor abzielen. Allerdings würde eine rein quantitative Expansion der Dienstleistungen zu kurz greifen. Erforderlich sind gleichzeitig Maßnahmen zur anhaltenden Qualitätssteigerung des öffentlichen wie des öffentlich gewährleisteten, aber auch des privaten Dienstleistungsangebotes.³ Neben einer verstärkten Ausrichtung auf den Bedarf der einkommensschwächeren Schichten, die mehr als wohlhabende Haushalte auf staatliche Förderung und Unterstützung angewiesen sind,⁴ gehört hierzu auch eine klare Orientierung an den Bedürfnissen und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger, um die Zufriedenheit mit «ihrer» öffentlichen Verwaltung zu steigern.

Eine Wiederankoppelung der Masseneinkommen an die allgemeine Wohlstandsentwicklung und eine von einer sozialen und ökologischen Steuerreform (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft 2009; Jarass 2010, Meyer 2010) begleitete Ausweitung der Staatstätigkeit im Allgemeinen und der öffentlichen Beschäftigung im Besonderen wären notwendige Bedingungen für den sukzessiven Übergang in eine den sozialen und ökologischen Anforderungen gerecht werdende Gesellschaft, in der Dienstleistungen eine immer größere Rolle zukommt.

Norbert Reuter, Wirtschaftsexperte im Bereich Wirtschaftspolitik beim ver.di-Bundesvorstand, Berlin, und Privatdozent für Volkswirtschaftslehre, Sachverständiges Mitglied der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität».

¹ «Da die landwirtschaftlichen und industriellen Produkte billiger geworden sind, wird das auf diese Weise gesparte Geld in den Tertiärbereich investiert.» Fourastié/Schneider (1989, 147). ² Von «Krankheit» zu reden, deutet auf eine ideologisch suggestive Semantik hin. ³ Vgl. hierzu den Ansatz durch «europäische Kernberufe» berufliche Qualifikationen und Kompetenzen länderübergreifend zu definieren (vgl. Wissenschaftlicher Beirat 2008, 51ff). ⁴ Besonders das Ensemble von sozialwirtschaftlichen, kooperativen, bzw. auf Gegenseitigkeit beruhenden Organisationsformen gilt es hier hervorzuheben (vgl. Raza 2005, 10f).

SABINE LEIDIG

UMBAU-PERSPEKTIVEN III: SOLIDARISCHE MOBILITÄT STATT AUTOWAHN

Der (buchstäblich schrittweise) Abschied von der Autogesellschaft könnte so schön sein: mit Ruhe und Gelassenheit in den Städten, in denen Kinder einfach draußen spielen, anstatt in eingezäunten Sonderzonen. Güterzüge rollen auf den Autobahnen und lärmern nicht durch die Dörfer; man müsste nicht unentwegt unterwegs sein. Es wäre eben eine andere Gesellschaft; eine die nicht dermaßen dem kapitalistischen Wachstumszwang unterworfen ist.

Der nicht nur Finanzmarkt getriebene, sondern auch Ölgetriebene, «fossilistische» Kapitalismus, der auf der Jagd nach Kostenvorteilen und Marktanteilen die Waren (auch die Ware Arbeitskraft) immer schneller, höher, weiter transportiert, hat seinen «Globalisierungsglanz» längst verloren, weil Wohlstandsmehrung und Lebensqualität dabei zu häufig auf der Strecke bleiben. Die Kritik an dieser Wirtschaftsweise ist latent und eine große Mehrheit der BundesbürgerInnen will nicht «Wachstum um jeden Preis». Es scheint, dass sich gesellschaftliche Mehrheiten für einen wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Kurs herausbilden, der die dominierende Macht der Energiekonzerne, der Auto- und Betonindustrie und den dazugehörigen Kapitalfraktionen zurückweist, anstatt sie zu bedienen. Das bringen auch die Massenproteste gegen «Stuttgart21» und gegen Atomkraftwerke zum Ausdruck. Es ist kein Zufall, dass diese wirkungsvollen Bewegungen um die Themen Energie, Bahn (Mobilität), Stadtentwicklung und Demokratie entstehen. Die Infrastruktur und die Angebote für Mobilität, Transport und Verkehr sind wesentliche Grundlagen und zugleich Ausdruck der Wirtschafts- und Lebensweise einer Gesellschaft.

Es gibt eine Reihe von Widersprüchen, in deren Zentrum der (Auto-)motorisierte Verkehr steht; eine Reihe Gründe dafür, die Frage der Mobilität als strategisches Feld der gesellschaftspolitischen Auseinandersetzung von links zu besetzen: Der «Peak-Oil» ist als Wendepunkt für die Entwicklung unserer fossilistischen, kapitalistischen (Wachstums-)Gesellschaft noch völlig unterbewertet. Die realistische Erwartung, dass der Öl- und Benzinpreis weiter erheblich steigen wird, erfordert zügige und zielgerichtete Umbauprozesse, um krisenhafte Zusammenbrüche und dramatische soziale Probleme zu vermeiden. Dabei ist, neben der Energiewirtschaft, der Transport- und Verkehrssektor ein Schlüsselbereich. «Hinter der sozialen Frage steht eine zutiefst ökonomische ... Wer nicht vom Öl wekommt, wird davon ausgebremst. Die Ärmsten zuerst.» Wie bei der Energieversorgung oder bei der Ernährung, setzt der Mainstream beim Verkehr auf technologische Innovation und freiwillige Verhaltensänderung. Entscheidend aber ist die Veränderung von gesellschaftlichen, ökonomischen und sozialen Strukturen. Die Verkehrsstrukturen aber sind geprägt von den Interessen der Auto-Flugzeug-Logistik- und Ölkonzernen – mächtige Global-Player, deren Einfluss auf die Regierungen und Parlamente groß und deren Fähigkeit zum «Umdenken» nicht existent ist. Die Flugverkehrsunternehmen zielen auf eine Verdreifachung der Kapazitäten, obwohl die klimaschädliche Wirkung enorm ist. Der Güterverkehr steigt seit Jahren mindestens doppelt so schnell wie das BIP, die Logistikbranche Deutschlands (größter Transportmarkt Eu-

ropas) bedauert, dass bis 2025 nur 25 Prozent Zuwachs zu erwarten ist und drängt auf Straßenausbau. Die Autohersteller planen für die nächsten 20 Jahre eine Verdoppelung des PKW-Bestandes weltweit, obwohl das auf den planetaren Kollaps hinausläuft. Zwar verfügt das Verkehrsministerium über den größten Investitionsetat des Bundeshaushaltes und damit über beträchtliche Gestaltungsmacht, aber die herrschende Verkehrspolitik steckt in der Sackgasse. Sie ist im Wachstumswahn des globalisierten Kapitalismus und im Lobbyistengestrüpp verfangen. Sie betont ein Modell hinterher, das längst nicht mehr «Wohlstand für Alle» verheißt, sondern die Wettbewerbsvorteile der auf Export/Transport orientierten Unternehmen sichern soll. Sie orientiert sich noch immer auf steigende Verkehrsleistung, wo es längst darum ginge, den Verkehrsaufwand zu reduzieren. Es ist nötig, dieser Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts eine konkrete Utopie der solidarischen Mobilität entgegen zu stellen. Dabei geht es um mindestens drei Dimensionen der Solidarität.

ERSTENS: PERSPEKTIVE FÜR KLIMAGERECHTIGKEIT

Der Anteil des Verkehrs an den klimarelevanten CO₂-Emissionen ist in Deutschland auf etwa ein Fünftel der Gesamtemissionen angestiegen. Unter der bald unaufhaltsamen Veränderung der globalen Klimaverhältnisse leiden vor allem die BewohnerInnen des globalen Südens, während die Ursache in der herrschenden Wirtschafts- und Lebensweise im globalen Norden liegt. Es ist also ein Gebot der wohlverstandenen internationalen Solidarität, dass wir unsere Mobilität so gestalten, dass Klimagerechtigkeit möglich wird. Das heißt, den CO₂-Ausstoß so zu reduzieren, dass jeder Mensch dieser Welt die gleiche Menge «verfahren» kann, ohne das Klima zu schädigen. Darüber hinaus hat Deutschland, als führender Autoexporteur und bedeutende Wirtschaftsmacht für viele Länder eine Vorbildfunktion (Hier wurden die ersten Autos und die ersten Autobahnen gebaut. Hier wurde die autogerechte Stadt konzipiert). Es wäre international bedeutsam, hier klimagerechte Alternativen durchzusetzen.

ZWEITENS: PARTEI ERGREIFEN FÜR DIE SCHWACHEN

Schon heute leiden – auch hierzulande – Arme mehr unter dem Verkehr als Wohlhabende, obwohl sie weniger zur Belastung beitragen. An vielbefahrenen Straßen oder in den Einflugschneisen der Flughäfen, leben vor allem die, die keine bessere Wohnung bezahlen können. Von den 25 Prozent der bundesdeutschen Haushalte, die nicht über einen PKW verfügen, geben 70 Prozent finanzielle Gründe dafür an. Zugleich sind für viele mit kleinen Einkommen die Preise der Bahn und des ÖPNV zu hoch und/oder die Angebote unzureichend. Den sinnvollen Luxus, angenehm autofrei zu leben, leisten sich heutzutage immer mehr «Bildungsbürger», die den Wohnort frei wählen – aber dieser Luxus sollte für alle möglich sein! Es ist also auch ein Gebot der Gerechtigkeit, gute und günstige öffentliche Mobilitätsangebote zu schaffen und AnwohnerInnen vor Verkehrsbelastung zu schützen.

Auch den Schwachen unter den VerkehrsteilnehmerInnen tut Unterstützung not: denen, die zu Fuß gehen und den RadfahrerInnen ist Vorrang und Freiraum einzuräumen.

DRITTENS: PERSPEKTIVEN FÜR GUTE ARBEIT

Das Institut für Transformation der Bundeswehr (Zukunftsanalyse) hat in seiner Peak-Oil-Studie im Jahr 2010 Szenarien skizziert. Die schlechteste Variante, die katastrophische wirtschaftliche Zusammenbrüche erwarten lässt, wäre weitermachen wie bisher und den Marktkräften freien Lauf lassen. Das hieße, dass gerade die Beschäftigten im Fahrzeugbau von Massenentlassungen, Arbeitslosigkeit und sozialem Abstieg betroffen wären. Dagegen wäre eine gestaltende, steuernde Politik nötig, die auf den planmäßigen Ausbau von Bahn und (Elektro-)ÖPNV, auf Stadtumbau, regionale Wirtschaftskreisläufe, Konversion, Stoffkreisläufe und Recycling-Konzepte setzt. Weil diese Alternativen arbeitsintensiver sind als der sehr kapitalintensive Auto(bahn)bau, könnten mit einer Einheit Kapital aus dem gleichen Etat (öffentlicher Verkehrsetat, private Ausgaben für Verkehr) mehr (gesellschaftlich sinnvolle und gute) Arbeitsplätze geschaffen als Jobs an anderer Stelle wegfallen. Solche mittelfristigen Umbrüche erfordern eine Arbeitsmarkt- und Arbeitszeitpolitik, die die Neuorientierung der Beschäftigten fördert und soziale Absicherung garantiert. Die Auto- und Flugzeugindustrie muss «gesund geschrumpft» werden.

Das Auto kann eine Zukunft haben – aber es muss sozial «neu erfunden» werden. Da geht es nicht um Technologie, nicht um kleinere, leichtere, sparsamere Modelle, mit denen der «grüne Kapitalismus» die Weltmarktführerschaft behalten oder erobern soll und auch nicht um neue Antriebe oder Kraftstoffe. Auch durch Elektroantrieb und Biosprit wird der Autoverkehr nicht zukunftsfähig. Beides ändert zu wenig am Auto selbst, bringt aber massive Zusatzprobleme: beim Elektroauto im Stromverbrauch und der Batterieentsorgung; beim Biosprit in der Landwirtschaft und der Umwelt.

Das massenhafte Privatauto ist ein Auslaufmodell. Zukunft haben öffentliche Pkw als Bestandteil umweltverträglicher Beweglichkeit – kleiner, leichter, langsamer und vor allem viel viel weniger an der Zahl.

Auch für Elektromobile gibt es eine sinnvolle Zukunft: öffentlich als Tram, O-Bus und Bahn. Und auch bei Zweirädern (Pedelegs machen das Fahrrad auch in Bergregionen und auf lange Distanzen attraktiv; Elektroscooter können lärmende, stinkende Mopeds ersetzen).

Entscheidend ist, dass die öffentliche, kollektive, sparsame Mobilität so gefördert und entwickelt wird, so dass niemand mehr das eigene Auto braucht. Und ebenso wichtig ist die Entmotorisierung der Städte, so dass die Leute nicht mehr Auto fahren wollen, weil sie auch anders «KönigInnen der Straße» sein können. Menschengerechte Städte und eine andere Wirtschaftsweise – das gilt es zu gewinnen, für eine und mit einer Praxis der solidarischen Mobilität.

Mobilität kommt von «mobilitas» (lateinisch) und meint «Beweglichkeit». Um den Lebensmittelpunkt herum beweglich sein bedeutet nicht, zu viel und immer mehr Verkehrsaufwand (Zeit) und Kilometerkonsum gezwungen sein. Die Menschen fahren ja nicht einfach herum (von wenigen Ausnahmen abgesehen), sondern sie legen Wege zu bestimmten Zielen, aus bestimmten Gründen zurück (Verkehrsbedürfnisse): Wege zur Arbeit oder Ausbildung, Wege zum Einkaufen/Wege zu Kultur- und Freizeit/Urlaubsort/Begleitwege (mit Kindern, Kranken usw.). Eine gute, nachhaltige und solidarische Raum- und Verkehrsplanung sorgt dafür, dass die Menschen bei wenig Zeitaufwand, geringem Kilometerkonsum, wenig Öl- und Beton-Einsatz zu ihren Lebensorten kommen.

Die kapitalgetriebene Realität, sieht aber ganz anders aus. Die Zerstörung kleiner Läden im Kiez und im Nahbereich hat den Einkaufsverkehr in einem halben Jahrhundert verzehnfacht – pro Person! Früher kaufte man um «die Ecke» (max. 500 m entfernt) ein, heute sind es oft 3,5 oder auch mal zehn km. Früher konnte man zu Fuß und per Rad einkaufen, heute oft nur per Pkw. Die Zerstörung der Städte – vor allem durch das Auto – führt dazu, dass man zur Erholung «ins Grüne» fährt, so dass der Freizeitverkehr (ohne Urlaub) inzwischen rund die Hälfte aller motorisierten Kilometer im Jahr ausmacht. Dabei ist es viel stressfreier, wenn große «Grüne Lungen» (wie z. B. der Englische Garten in München oder der Tiergarten in Berlin) die Städte so lebenswert machen, dass man nicht fliehen muss, um sich zu erholen. Der Kampf um die Bäume im Stuttgarter Schlosspark zeigt, wie hoch dieses Gut geschätzt



LUXEMBURG 1

GESELLSCHAFTSANALYSE UND LINKE PRAXIS 2011

ZEITSCHRIFT DER ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

GERECHTE ÜBERGÄNGE

Wachstumskritik | Ökokrise | Chinas Green New Deal | Schrumpf oder stirb? sozialökologischer Umbau | Energiesystemwechsel | Eine Million Klima-Jobs | u. v. m.

Mit Beiträgen von: Leida Rijnhout | Eduardo Gudynas | John Bellamy | Foster Alberto Acosta | Nicola Bullard | Amit Bhaduri | Ho-fung Hung | Angelika Zahrnt | Irmid Seidl | Hermann Scheer | Wolfgang Rhode | Dieter Klein | u. a.

LUXEMBURG 1/2011

März 2010, 160 Seiten, VSA Verlag, 10 Euro, ISBN 978-3-89965-856-9

Herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.zeitschrift-luxemburg.de

wird. Es wäre zeitgemäß, die Innenstadt der schwäbischen Metropole von MIV und LKW zu befreien, die sechsspurige Fahrbahn überflüssig zu machen und auf der freigewordenen Fläche neuen Lebensraum zu schaffen. Warum soll ein Bahnhof unter die Erde wenn es um Stadtentwicklung geht? Damit der Mercedes-Stern die Oberhoheit behält? Es mangelt nicht an Vorschlägen und Konzepten für Verkehrsvermeidung und umweltverträgliche Mobilität: Flächenbahn-Ausbau mit neuen S-Bahnen, Regionalbahn- und InterRegiosystemen, barrierefreie Modernisierung und Wiederbelebung der mittleren und kleinen Bahnhöfe sowie dem Bau vieler neuer Haltepunkte; differenzierte (O-)Bussysteme, die auch den ländlichen Raum anbinden; Städtebau und Stadtentwicklung der kurzen Wege, so dass Schule, Versorgungseinrichtungen und Kultur fußläufig erreichbar sind; Raumordnungspolitik, die Monstrukturen und Zersiedelung vermeidet und ÖPNV-Anschlüsse statt Parkplätze vorschreibt.

Eng verwoben, aber nicht identisch mit dem Individualverkehr ist der Güterverkehr. Auch der muss radikal reduziert werden, für «nachhaltiges Wirtschaften»; der verbleibende Rest kann weitgehend auf (elektrifizierte) Schienen und Binnenschiffe verlagert werden. Der Rückzug der Güterbahnen aus der Fläche war ein Fiasko. Die Güterbahn muss auch im Nah- und Regionalbereich wieder leistungsfähig gemacht

werden. Und leise, damit die AnwohnerInnen nicht die Leidtragenden sind. Industrie- und Gewerbegebiete müssen wieder ans Schienennetz. Flugbenzin ist endlich zu besteuern und Gütertransporte auf der Straße müssen verteuert und verlangsamt werden, damit es sich nicht mehr lohnt, die Nordseekrabben in Marokko pulen zu lassen, um sie dann in Berlin zu verkaufen. Aber eigentlich geht es darum, einen Paradigmenwechsel herbeizuführen, der das ganze Akkumulationsmodell und mit ihm das Konsummodell grundsätzlich in Frage stellt. Güterverkehr zu reduzieren ist nicht in erster Linie ein technologisches oder organisatorisches Problem, sondern eines der gesellschaftlichen Produktionsverhältnisse. Im Verkehrsbereich sind soziale und ökologische Fragen unauflöslich und anschaulich miteinander verbunden – vor Ort, im ganzen Land, europaweit und auch global. Ein mehr als exemplarisches Feld zur Entwicklung von Theorie und Praxis sozialökologischer Transformation. Für eine emanzipatorische, demokratische und zukunftsfähige linke Politik gibt es Handlungsfelder auf allen Ebenen: in den Kommunen, in den Ländern, im Bund und in Europa.

Sabine Leidig, MdB DIE LINKE, Mitglied der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität».

ULRICH BRAND

DER KAPITALISMUS WIRD NIE WIRKLICH GRÜN WERDEN

Die 5. Sitzung der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität» am 4. April 2011 hatte sich zum Ziel genommen, ihren Gegenstand auf ein solides begrifflich-historisches Fundament zu bringen. Ulrich Brand, sachverständiges Mitglied der Enquete-Kommission und Professor für Internationale Politik mit den Schwerpunkten Umwelt- und Ressourcenpolitik an der Universität Wien schaut mit einem kritischen Blick zurück auf eine spannende Sitzung.

Die neue Enquete-Kommission des Deutschen Bundestags hat sich in ihrer Aprilsitzung den historischen und begrifflichen Grundlagen von Wachstum und Fortschritt genähert. Herr Brand, ist das gelungen?

Ulrich Brand: Das war eine interessante Sitzung, wobei es weitgehend um «Geschichte von oben», also um die herrschenden Denkformen und die sie stützenden bürgerlichen Kräfte aus ideengeschichtlicher Perspektive ging. Das ist wichtig genug, da viele Ambivalenzen von Wachstum und Fortschritt deutlich wurden. Es gab dann auch Hinweise von Gewerkschaftskollegen, dass wir ein breiteres Geschichtsverständnis benötigen, das die Lebenserfahrungen der Bevölkerungsmehrheit berücksichtigt.

Ich selbst habe argumentiert, dass wir von Wachstum und Fortschritt seit Beginn des 19. Jahrhunderts nur dann angemessen sprechen können, wenn wir einen Begriff von Kapitalismus haben. Denn nur damit können die wesentlichen Triebkräfte von Wachstum, nämlich das Profit- und das Konkurrenzprinzip in den Blick genommen werden. Zudem benötigen wir eine Kritik der Wirtschaftswissenschaften mit

ihrem Anspruch, Wachstumsfragen und –probleme weitgehend mit ihrer Disziplin erklären zu können.

Sie haben in ihrem Beitrag Wachstum als «eine große Versöhnungsformel» bezeichnet. Was meinen Sie damit?

Wachstum ist ein systemischer Antrieb, der tief in unsere Gesellschaften eingelassen ist. Es ist in den Konflikten um die Verteilung des gesellschaftlich produzierten Mehrwerts eben eine Art Versöhnungsformel – ein wachsender Kuchen macht nun mal, zumindest auf den ersten Blick, mehr Menschen satt. Damit ist aber nichts über die konkrete Qualität der Produktion und Reproduktion der Gesellschaft ausgesagt (etwa über den Stellenwert nicht-marktförmiger Güter und Dienstleistungen), über die Verteilung der gesellschaftlich produzierten Werte, über die konkreten Klassen- und Geschlechterverhältnisse, über Arbeitsbeziehungen, und die Integration einer Gesellschaft in den Weltmarkt und auch nichts die sozialen und ökologischen Kosten der Wachstumsdynamik. Wichtig ist es daher, sich nicht nur abstrakt die Frage nach Wachstum oder Nicht-Wachstum zu stellen, sondern nach den konkreten historischen Formen, in denen das geschieht.

Im zweiten Teil der Kommissionssitzung fühlten sich einige Sachverständige von ihrer grundsätzlichen Kritik an der «grünen Wirtschaft» bzw. dem sog. New Green Deal herausgefordert und betonten die großen Beschäftigungserfolge und Marktpotentiale von Umweltgütern. Was kritisieren sie an diesem Projekt?

Das wird in der Kommission eine wichtige Auseinandersetzung. Zunächst einmal ist es wichtig, dass massiv in grüne

Technologien investiert wird. Allerdings dominiert eine Variante der ökologischen Modernisierung, die annimmt, dass mit technologischen und institutionellen Innovationen und Effizienzsteigerungen die ökologische Krise bekämpft werden kann.

Wirkungsmächtige Begriffe wie «grüne Wirtschaft» oder Grüner New Deal werden in den nächsten eineinhalb Jahren bis zur «Rio plus 20»-Konferenz im Juni 2012 als neues Leitbild etabliert werden. Der Grundgedanke ist: Im Grunde genommen machen privatkapitalistische Unternehmen alles richtig, wenn sie die richtigen Rahmenbedingungen vorfinden. Dann gibt es massenweise «green jobs».

Dass Unternehmen selbst Machtfaktoren sind, dass der (Welt-)Markt kein Allokationsmechanismus ist, sondern ganz zentral über die Lebenschancen von Menschen entlang von internationalen Grenzen, Geschlechter- und Klassenlinien entscheidet – das und anderes spielt alles keine Rolle. Die Gefahr ist, ein entfesselter kapitalistischer und neo-imperialer Projekt zu formulieren. Das ist vielleicht nicht die Absicht der Protagonisten, angesichts der nicht berücksichtigten bestehenden Kräfteverhältnisse und der kapitalistischen Formen könnte es aber in diese Richtung gehen. Ich erinnerte mich diesbezüglich an eine kluge Aussage von Hermann Scheer, der drauf bestand, dass Ausgangspunkt politischen Handelns nicht die erneuerbare Energie sein sollte, sondern die Gesellschaft.

Und das macht ja den gegenwärtigen Erfolg der Grünen aus: Dass aus emanzipatorischer, modernisierungs- und kapitalismuskritischer Perspektive dem nichts entgegengesetzt wird. Auch Linke sind hier viel zu sehr auf keynesianische Positionen enggeführt und haben oft keine Antwort, wenn es nicht um Verteilungsfragen geht.

Es ist dringend notwendig, die sozial-ökologische Frage von links politisch zu präzisieren, also Fragen der Produktion und Technologieentwicklung, der (wirtschafts-)demokratischen Gestaltung der Gesellschaft, von Verteilung und Lebenschancen

mit ökologischen Dimensionen zu verbinden. Da gibt es ein großes gesellschaftspolitisches Vakuum, das parteipolitisch von links zu wenig bearbeitet wird, obwohl die Themen offensichtlich sind, viele Vorschläge ausformuliert sind und reale Alternativen bestehen, die gestärkt werden müssten.

Interview: Michael Popp, Büro Ulla Lötzer (www.linksfraktion.de, 8. April 2011)

INTERNET

Enquete Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität»
www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/gremien/enquete/wachstum/index.jsp

Linke Positionen zu Nachhaltigkeit, Ressourcen und Wachstum
www.nachhaltig-links.de/index.php/ressourcen-und-wachstum

Ulla Lötzer: www.ulla-loetzer.de

Sabine Leidig: www.sabine-leidig.de

Norbert Reuter: <http://wipo.verdi.de/>

Ulrich Brand: www.univie.ac.at/intpol/

LITERATUR

Ver.di, Sozial-ökologischer Umbau statt pauschaler Wachstumskritik, Wirtschaftspolitische Informationen 2. 2011 siehe <http://wipo.verdi.de>

Ulrich Brand, Post-Neoliberalismus?: Aktuelle Konflikte und gegenhegemoniale Strategien, Hamburg 2011

Norbert Reuter, Wachstumseuphorie und Verteilungsrealität. Wirtschaftspolitische Leitbilder zwischen Gestern und Morgen. 2009

Ulla Lötzer, Bausteine für eine industriepolitische Offensive der LINKEN. RLS-Standpunkt 19/2010.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung und erscheint unregelmäßig
Redaktion: Marion Schütrumpf-Kunze
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · Tel. 030 44310-127
Fax -122 · m.schuetrumpf@rosalux.de · www.rosalux.de

ISSN 1867-3163 (PRINT), ISSN 1867-3171 (INTERNET)

STANDPUNKTE 2011

1/2011 JÖRN SCHÜTRUMPF Rosa Luxemburg oder: die Freiheit der Andersdenkenden	9/2011 HANS THIE EXIT statt EXITUS Das rote Projekt für den grünen Umbau in 16 Leitsätzen
2/2011 JOCHEN WEICHOLD Der Höhenflug der Grünen – eine Herausforderung für DIE LINKE?	10/2011 MICHAEL Brie Rosa Luxemburgs Symphonie zur russischen Revolution
3/2011 AXEL TROOST Quo vadis Finanzreform? Die Vorhaben zur Regulierung der internationalen Finanzmärkte und was daraus geworden ist	11/2011 ULRICH BUSCH Perspektiven der deutsch-deutschen Konvergenz bis 2020
4/2011 MICHAELA KLINGBERG Der Sockel des Kaisers muss es sein	12/2011 MARCUS HAWEL Politische Bildungsarbeit zu Konfliktzonen Anregungen zur Schaffung emanzipatorischer Räume
5/2011 ROLF GÖSSNER Im Geist des Kalten Krieges – im Namen der «streitbaren Demokratie» Bundesverwaltungsgericht: Verfassungsschutz- Beobachtung Bodo Ramelow's (MdB) und der Linkspartei ist rechtmäßig	13/2011 JENS ZIMMERMANN UND REGINA WAMPER Völkisch und sozial? Neonazistische Agitation gegen die neue EU-Freizügigkeit für Arbeitnehmer_innen
6/2011 FRIEDRICH BURSCHEL Geld gegen Gesinnung. Bundesförderung gegen alle möglichen «Extremismen» gibt es künftig nur noch nach einem ideologischen Kotau	14/2011 WALTER RÖSLER Eigentum – eine Grundfrage der sozialistischen Bewegung
7/2011 SARAH SCHULZ Vom Werden der fdGO. Das SRP-Verbotsurteil von 1952	15/2011 Energiekämpfe I: Vielfalt in Bewegung
8/2011 ALEXANDRA MANSKE Die «Neu-Erfindung» der Arbeitsgesellschaft Erosion und Beharrung in den Geschlechterverhältnissen	16/2011 DIETER KLEIN Kein Wachstum – der schwierige Fortschritt künftiger Transformation
	17/2011 Politiken des (Post)Wachstum